Stadt und Mobilität:

Was kann Hamburg von anderen Städten lernen?

Informations- und Diskussionsveranstaltung der Stiftung StadtLandKunst und der Patriotischen Gesellschaft von 1765 am 17.8.2018

Zusammenfassung und Auszüge der Beiträge

Begrüßung

Für die patriotische Gesellschaft als Gastgeber begrüßen Herr Jörn und Herr Herrmann die Gäste und danken Iris Neitmann, Vorstand der Stiftung StadtLandKunst, für die Organisation der Veranstaltung.
Frank Engelbrecht, Pastor von St. Katharinen, führt als Moderator charmant und klug durch den Abend.

Iris Neitmann, Architektin und Kuratorin: Einführung

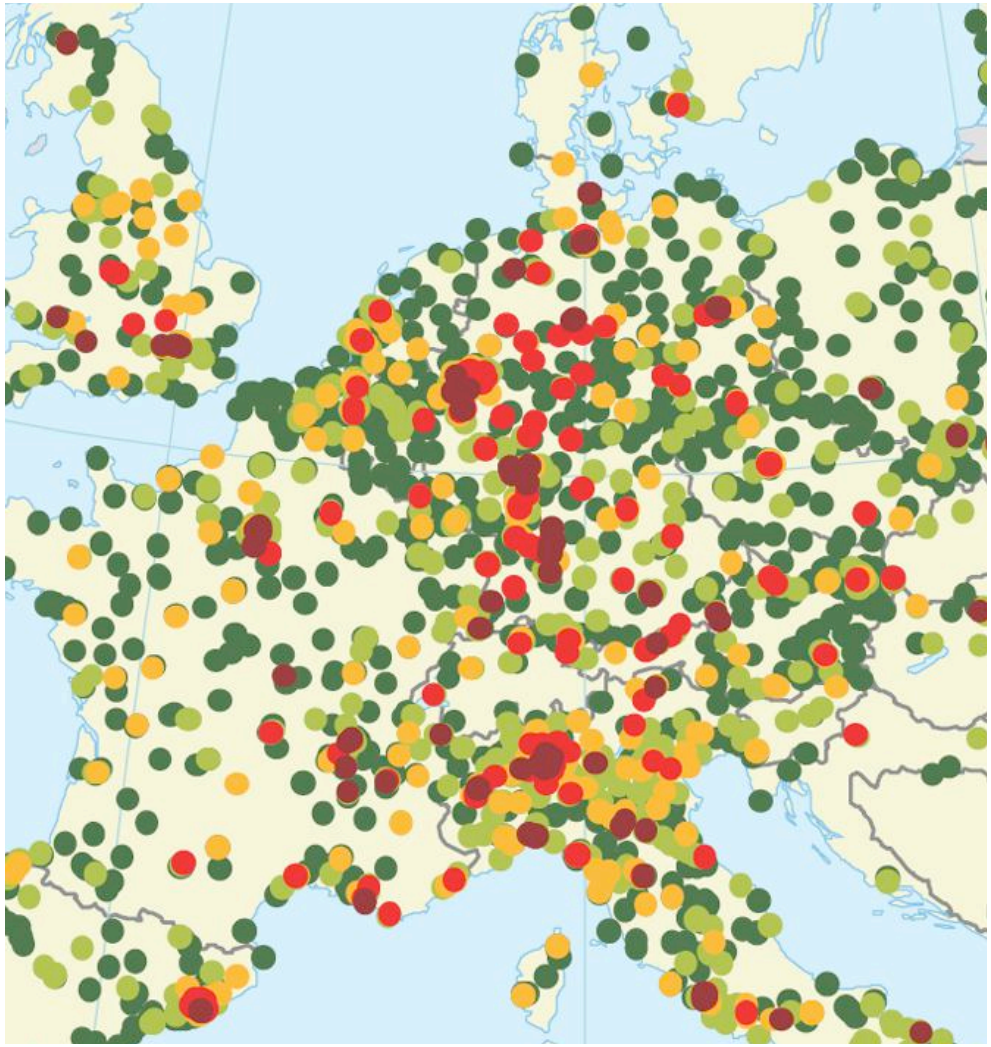
„Die globalen Klimaschutzziele erfordern eine Transformation der Städte: Weniger Versiegelung der Flächen, weniger fossile Energie, bessere Luft, soziale Gerechtigkeit" berichtet Iris Neitmann in ihrer Einführung. „Die Luftbelastung aus Verkehr ist ein besonderes Problem großer Städte. Die erforderliche Transformation der Mobilität ist zugleich eine Herausforderung und eine große Chance für mehr Lebensqualität.
Wir wollen an Beispielen schauen, was andere Städte sich trauen, nachfragen, wie es dort dazu kam, und diskutieren, was wir für Hamburg daraus lernen können."
Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die Förderung von ÖPNV, Fußwegverbindungen und Radwegenetzen steht im Zentrum der städtebaulichen Ziele vieler Städte.

Manche Städte begannen schon früh:
New York z.B. elektrifizierte schon 1905 die Bahn und legte den Bahnhof Central Station samt der Gleisanlagen unter die Stadt.
Siena beschloss bereits 1956, die gesamte Innenstadt autofrei zu halten.
In Valencia verhinderte in den 80er Jahren eine Bürgerintitative den Bau einer Autobahn im ehemaligen Flußtal des Turia. Entstanden ist ein 9 km langer Park mit Fuß- und Radwegen quer durch die Stadt.
Speyer baute 1990 die autogerechten Straßen vor dem Dom zurück und gestaltete den ersten „Shared Space".

Inzwischen gehen viele Städte neue Wege:
Zagreb läßt in der Innenstadt Straßenbahnen fahren, motorisierter Verkehr ist im Übrigen auf kleine Fahrzeuge der Lieferanten und Handwerker begrenzt.
Madrid hat jüngst 43 km Autobahnen im Stadtgebiet untertunnelt und darüber, entlang ihres fast vergessenen Flusses Manzanares, eine Parkanlage mit breiten Fuß- und Radwegen angelegt. Die neue Bürgermeisterin plant weitere Reduzierungen des Kfz-Verkehrs, um die Emissionen aus Verkehr bis 2030 um 50% gegenüber 2012 zu senken.
Initiiert durch eine Bürgerinitiative führt in New York die „High-Line" Spaziergänger in etwa 7m Höhe, auf einer ehemaligen Bahntrasse, durch die Stadt.
Hier ein Auszug der Graphiken aus der Einführung von Iris Neitmann:

Erwärmung des Planeten
CO_2- Emissionen BRD

Quelle: Umweltbundesamt
Graphik: Spiegel-Online



Luftbelastung in Europa
NO_2: Ein Problem der Städte!
Quelle: Air quality in Europe - 2017 report

Klima und Deutschland

Aktuell / Nachrichten / Ressourcen verbraucht: Jetzt lebt Deutschland auf Pump

Seit 1. Mai 2018

von Tim Stobbe

Jahr für Jahr verbrauchen wir – Privatpersonen und die Wirtschaft – mehr. Mehr Wasser, mehr fossile Brennstoffe, mehr Flächen. Deutschland hat nun alle Ressourcen für 2018 verbraucht und lebt auf Kosten anderer - oder auf Kosten kommender Generationen.

SWR 3, 1.5.2018

Prof. Dr. Ing. Hartmut Topp: „Von der autogerechten Stadt zu mehr Lebensqualität und Mobilität für alle“

Prof. Dr. Hartmut Topp, Verkehrsplaner und Stadt-Moderator erläutert mit eindringlichen Bildern die weltweite Entwicklung der autogerechten Stadt in der Nachkriegszeit und zeigt Beispiele des Rückbaus zugunsten der Wiedergewinnung von Stadtqualität. Besonders eindrucksvoll sind seine Bilder zu den historischen Kernen von Ulm und Speyer sowie zur Rückgewinnung des Seine-Ufers in Paris.

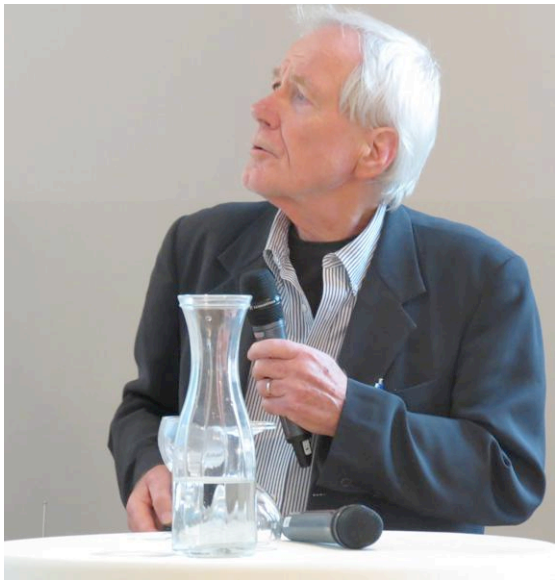
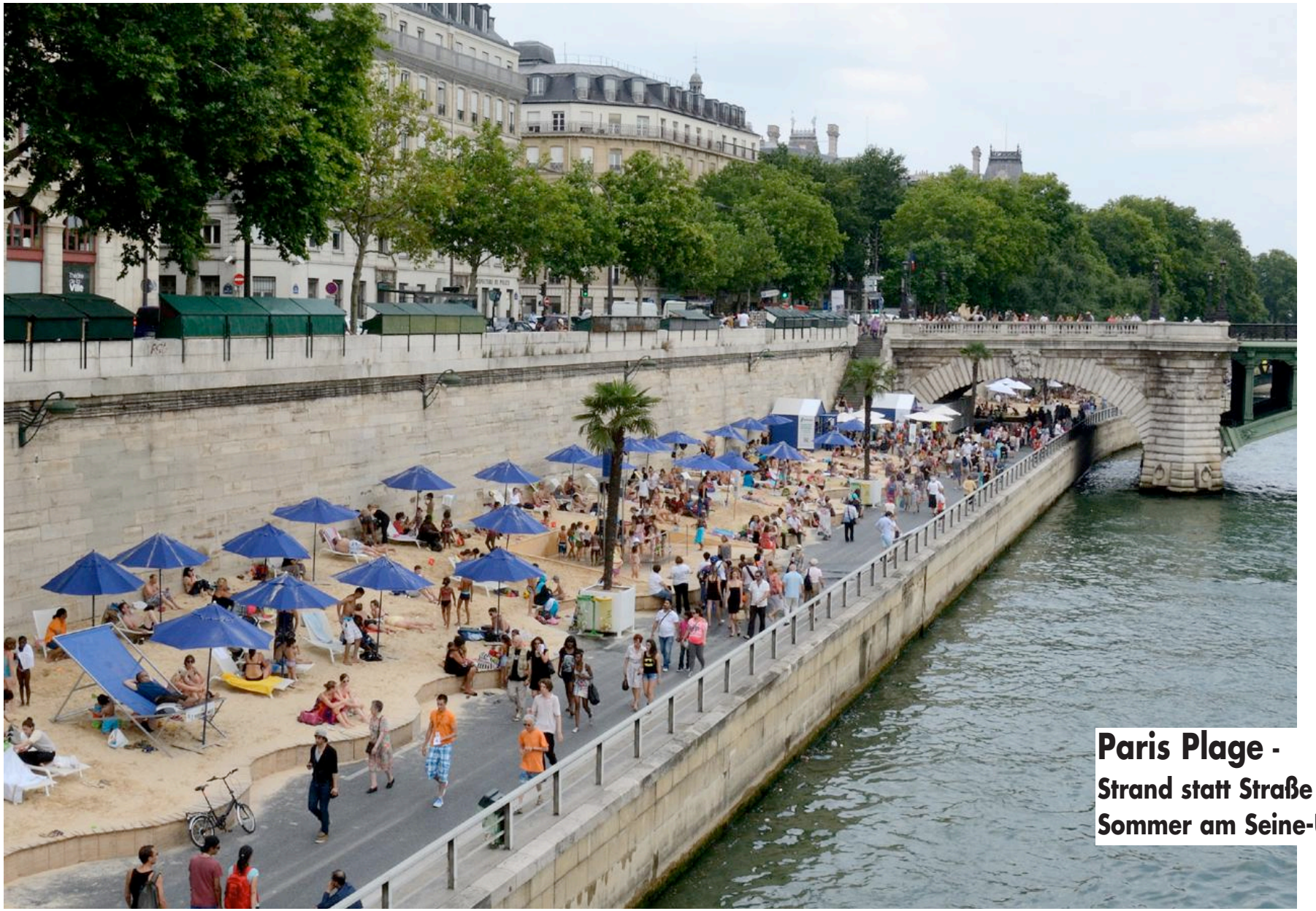


Foto: Dr. Kirsten Nieser
Stiftung StadtLandKunst

Sein Fazit: Je nach Situation können durch geschickte Planung bis zu 50% des Kfz-Verkehrs „verschwinden“.
Manche Städte lassen sich für Konzepte dazu durch Wettbewerbe oder anlässlich besonderer Ereignisse gewinnen. Manchmals ist es auch möglich, zunächst mit einfachen Mitteln oder auch temporären Eingriffen neue Situationen zu probieren.



Paris Plage -
Strand statt Straße
Sommer am Seine-Ufer

Foto: Pezi -Eigenes Werk, Peter Haas CC BY-SA 3.0 https://commons.wikimedia.org

Speyer
Domplatz
Am Museum

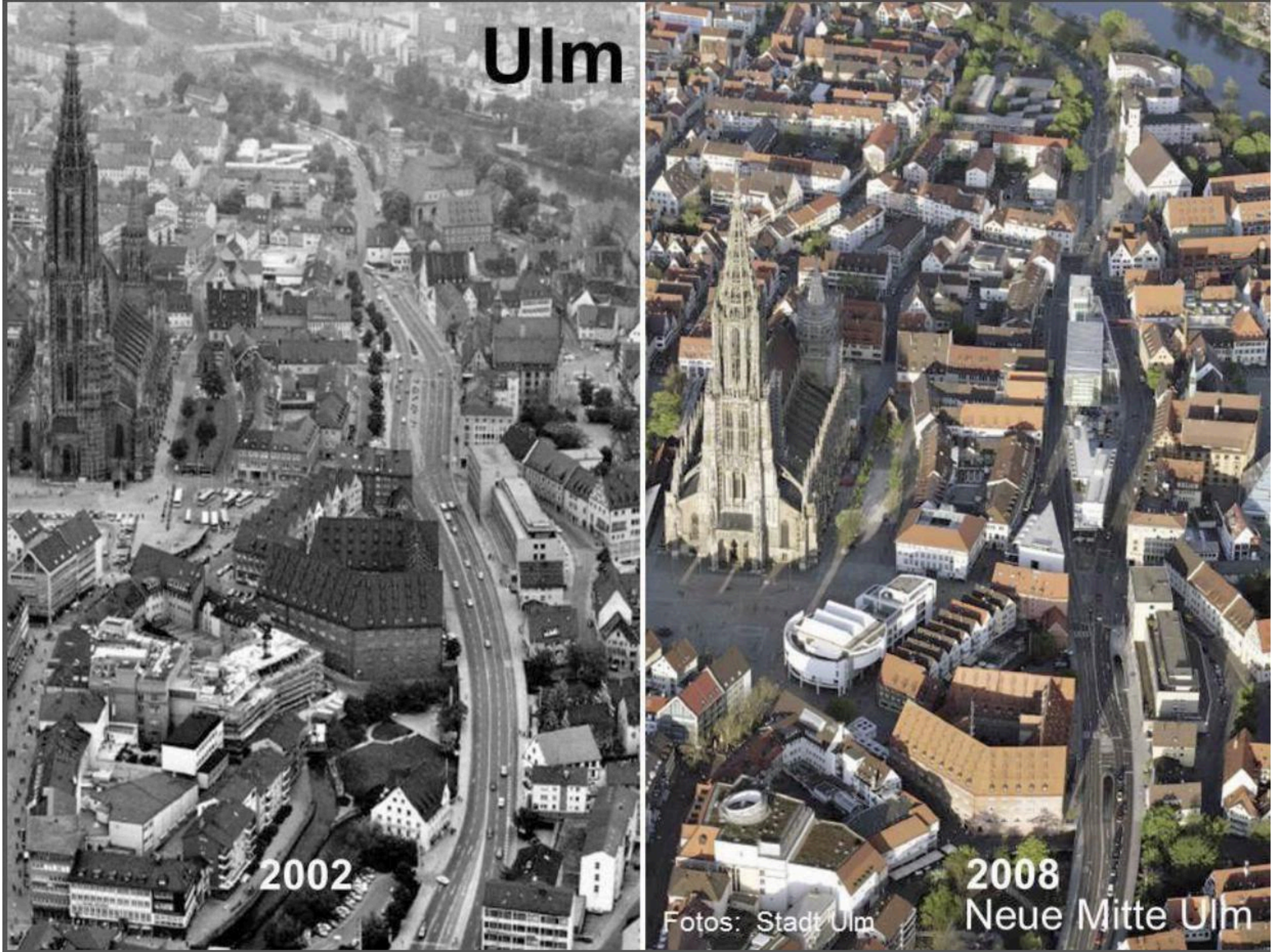
Foto: Stadt Speyer

Verkehrsberuhigter Bereich

ältester Shared Space-Bereich in Deutschland

1990: 2000 Jahre Stadtjubiläum

Entwurf: Ungers. Foto: Landry


Ulm
2002
2008
Neue Mitte Ulm
Fotos: Stadt Ulm

Wo bleibt der Verkehr?

wenn die Kapazität einer Straßenverbindung reduziert wird?

- bleibt auf reduzierter Straße
- fährt über benachbarte Straßen
- verteilt sich großräumig
- verlagert sich auf Bus und Bahn
- verlagert sich auf Fuß & Fahrrad
- fährt zu anderen Tageszeiten
- fährt / geht zu anderen Zielen
- fährt gar nicht mehr

Je nach Situation „verschwinden“ bis zu 50 %.

Podiumsrunde
Hamburger Perspektiven

Moderation: Frank Engelbrecht

Dr. Philline Gaffron,
Mobilitätsforscherin an der Technischen Universität Hamburg-Harburg, berichtet, wie die Düsseldorfer ihr Rhein-Ufer zurückgewonnen haben durch einen Tunnelbau für die Kfz, wie am Times-Square in New York die Sperrung für Kfz zunächst temporär angelegt und erst später fixiert wurde. Auf Fragen erklärt sie, keine moderne Stadt könne bei der Transformation der Mobilität auf eine Stadtbahn verzichten und erhält dafür großen Zwischenapplaus.

Malte Auer
von der Hamburger Hochbahn gibt einen Überblick über geplante Netzerweiterungen: Neue Strecken, neue Stationen, erhöhte Frequenzen und neue Vernetzungsangebote mit anderen Mobilitätsformen, dargestellt in einem Plan, der Hamburg nördlich der Elbe zeigt. Auf Nachfrage nach Ergänzung der Nord-Süd-Querung der Elbe per Schiene, z.B. im Westen als Pendant der Elbtunnel-Röhren meint er, dass es dazu in der Zukunft Pläne geben könnte, z.Zt. der Bedarf jedoch nicht gegeben sei.

Christoph Färber
von der Handelskammer zeigt interessante Grafiken zur Entwicklung des Verkehrs in Hamburg, erläutert die Notwendigkeit, die „Barriere Ost-West-Straße" zu überwinden und das Konzept der Handelskammer mit partieller Untertunnelung und Überbauung. Er erklärt, für die Handelskammer sei „ je mehr ÖPNV desto besser".

Das Moderatorenteam und die „Anwälte des Publikums"
Frank Engelbrecht,
Iris Neitmann,
Dr. Borscheid,
Torsten Rudolph
NN

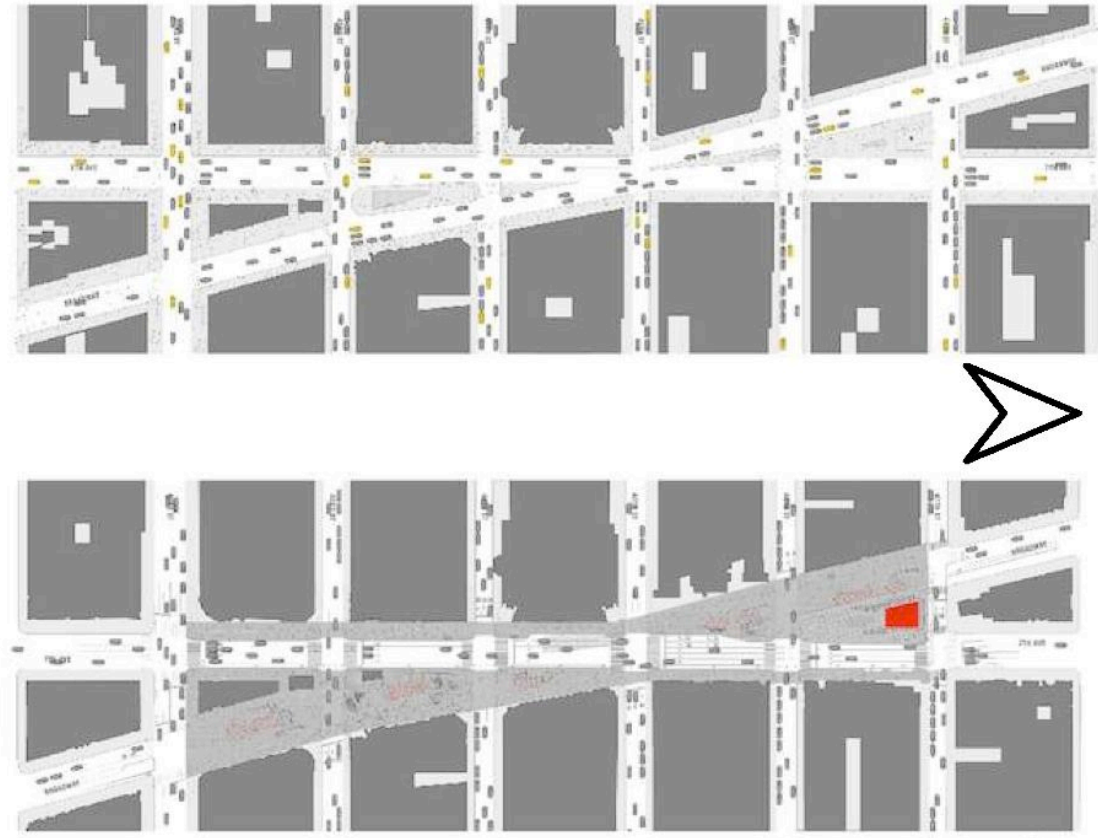
Auszug Beitrag Dr. Philline Gaffron: Rheinufer in Düsseldorf nach Fertigstellung des Tunnels für Kfz

Blick nach Norden

Blick nach Süden

Fotos: Островский Александр, Киев - Eigenes Werk, By Johann H. Addicks - addicks@gmx.net - Self-photographed, GFDL 1.2, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5521311; DerHexer - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11479747

Auszug Beitrag Dr. Philine Gaffron: Times Square in New York



Karte: Opem Street Map
Pläne: Snohetta q gothamist.com/2017/04/19/times_square_good_new_days.php#photo-1
Bilder: NYC DoT, Michael Grimm @ ny.curbed.com/2017/4/19/15358234/times-square-snohetta-before-after-photos;
Times Square Association

Boris Strzelczyk, Architekt in Valencia: „Mobilitätsstrategie einer Hafenstadt mit reicher Geschichte: Valencia“

Boris Strzelczyk berichtet über die Entwicklung in seiner Stadt:
Seit 2013 gibt es eine neue Regierung und neue Ziele für die Verkehrsplanung: Fußgänger, Radfahrer, Öffentlicher Transport und Dezentralisierung haben Priorität.

In recht kurzer Zeit wurden bereits eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt:
Neu werden Kfz-Straßen in die Altstadt hinein nicht mehr hindurch sondern in U-Form wieder aus der Altstadt hinausgeführt. Die Altadt hat seither deutlich bessere Luftwerte.
Radwege haben eine Ringverbindung um die Altstadt herum erhalten.
Das Fußwegenetz wurde erweitert. Einige Straßenabschnitte sind für Kfz gesperrt. Es stellte sich heraus, dass in der Folge der Einzelhandel in diesen Straßen besser lief und die Mieten sich verdoppelten.
Plätze, deren Zentrum quasi als Verkehrsinsel fungierte, werden an mindestens 2 Seiten von Kfz-Verkehr befreit. Enge Straßen erhalten Verbot für Busse.
Boris Strzelczyk zeigt an einem Beispiel, dass die an einen Parkplatz angrenzende Markthalle sich zu unrecht vor dem Entfall der Parkplätze fürchtete: Nur 5% der parkenden Kfz dienten Kunden des Marktes.

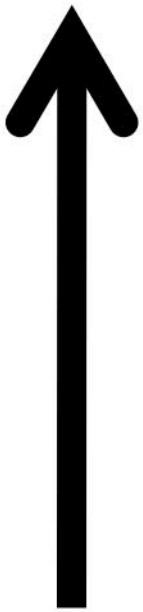
Foto: Dr. Kirsten Nieser, Stiftung StadtLandKunst

An einer die Stadtteile trennenden großen Straße wurden in wenigen Tagen 5 Fußgängerbrücken abgebaut, die Fußgänger überqueren seither die Straße ebenerdig, der Kfz-Verkehr verlangsamte sich um 3 Minuten. Die Verbindung der beiden angrenzenden Stadtteile funktioniert seither viel besser, so Boris Strzelczyk.
Bemerkenswert ist, mit welch geringen Etats es der Stadt Valencia möglich war, diese Maßnahmen zur Verbesserung der Stadtqualität mit hohem Wirkungsgrad umzusetzen.

Schon einige Jahre früher fiel die Entscheidung für einen Park im Tal des umgeleiteten Flusses Turia. Während die Stadtregierung eine Autobahn im alten Flußtal plante, formierte sich eine Bürgerinitiative, die forderte „Das Tal ist unseres und wird grün!“ Sie konnte sich durchsetzen. Seither führt über 9 km ein Park quer durch die Stadt mit breiten Radwegen und unter Brücken des Kfz-Verkehrs hindurch. Er ist der Stolz der Valencianer.

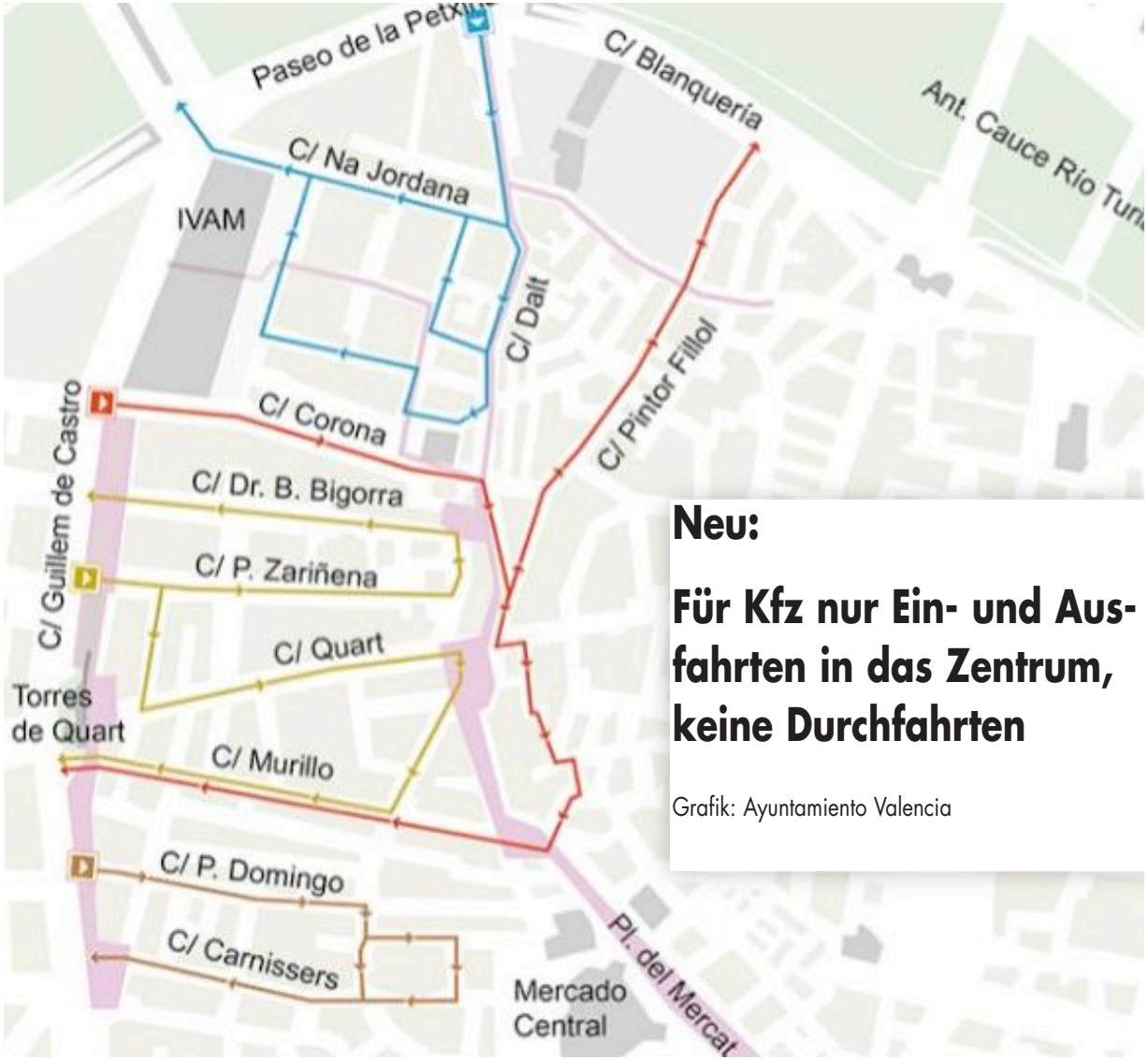
MOBILITÄTSPROGRAMM

(PMUS VALENCIA, 2013)



FUSSVERKEHR
RADVERKEHR
ÖFFENT. TRANSPORT
DEZENTRALISIERUNG

Neu:
Vorfahrt für Fahrräder, Kfz max. 30 km/h



Neu:

Für Kfz nur Ein- und Ausfahrten in das Zentrum, keine Durchfahrten

Grafik: Ayuntamiento Valencia

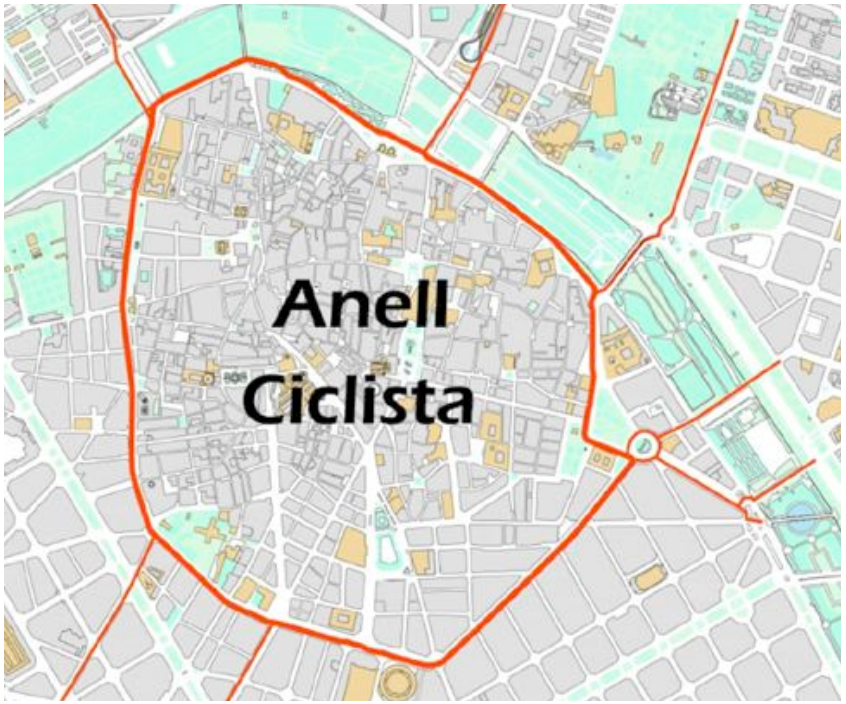
Neu:
Sperrung einzelner Straßen für Kfz.

Ergebnis:
Bessere Luft, bessere Erträge der Geschäfte, Verdoppelung der Mieten

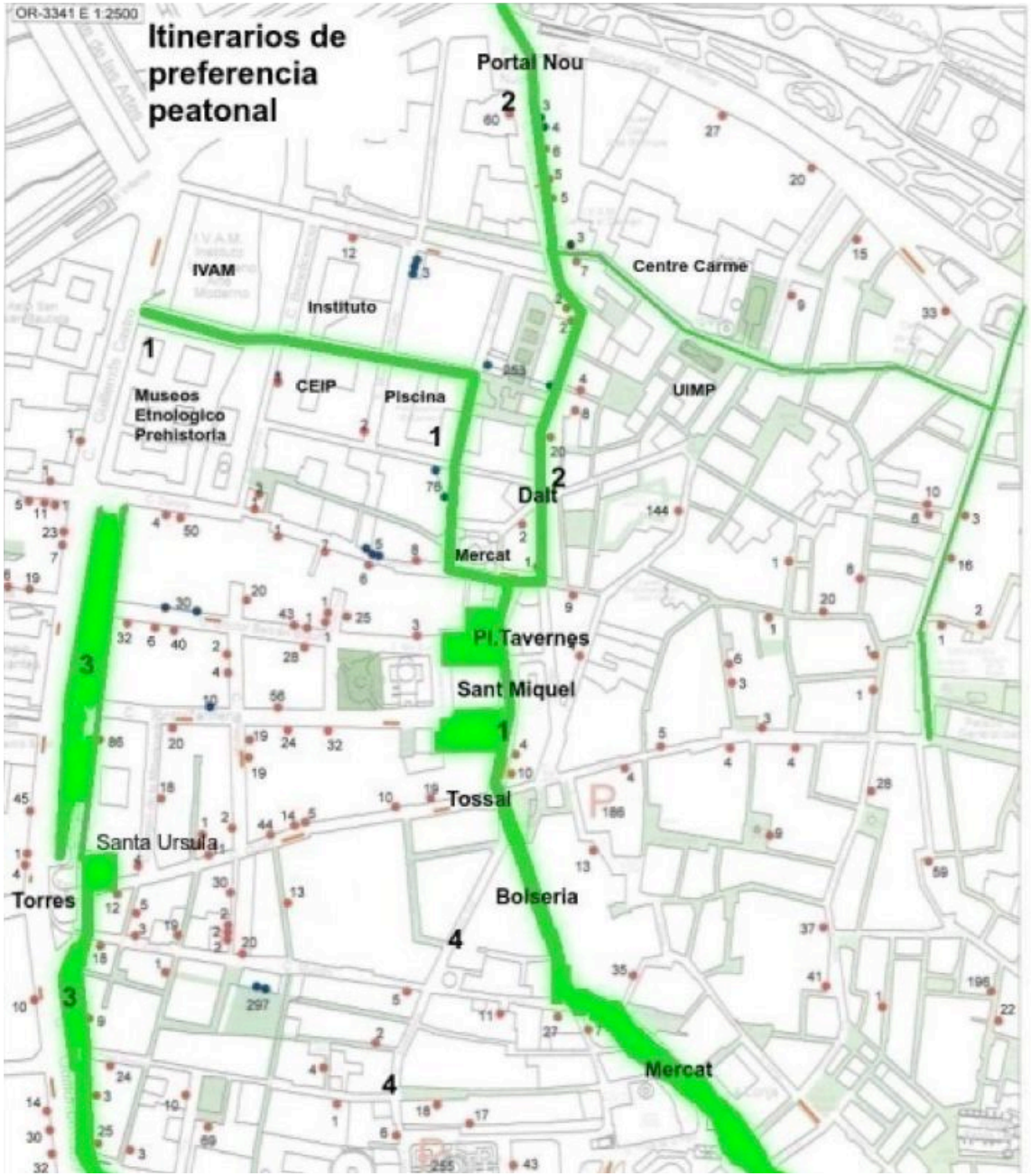
Foto: Eva Manez

Neu:
Fußwegenetz erweitert

Neu: Radwege vernetzt durch Ringweg



Grafiken: Levante - EMV



Mapa valors NO2 a València, Col·legis, Colecamíns i Albalat (FEBRER 2018)

L'ESCALA DE COLORS PER AL NO2 ÉS:

- **VERD:** < 30
- **GROC:** entre 30 i <40
- **TARONJA:** entre 40 i <50
- **ROJO:** entre 50 i <70
- **NEGRE:** >=70

Unitats de NO2 = microgramos/m3

Neu: Deutlich mehr Messpunkte für NO2 eingerichtet, dadurch sind Problembereiche und Verbesserung durch eingeleitete Massnahmen ablesbar Grafik: Valencia per l´aire

Fotos: Wikimedia Commons, Las Provincias/ J.J. Monzo, Roberto S.Caudet

Demontage mehrerer Fußgängerbrücken über einer Straße, die 2 Stadtteile trennte.
Neu:
Ebenerdige Fußwege verbinden die Stadtteile besser.
Kfz benötigen 3 Minuten mehr für ihren Weg.

Foto: Kai Försterling

Foto: Boris Strzelczyk

Die Sorge einer Marktgemeinschaft, ohne Kfz-Stellplätze gebe es nicht genug Kunden, war unbegründet:
Nur 5% der parkenden Kfz dienten einem Marktbesuch.
Die Marktbesucher kommen zu Fuß oder mit Fahrrad.

Autobahn im alten Turiatal?

Grafik: La Gaceta Illustrada, 09/1968

„Das Bett des Turia ist unseres und wir wollen es grün."

Statt Autobahn:

Erfolg der Bürgerinitiative
Stolz der Valencianer:

9 km Turiapark

mit Radwegen und Fußwegen

Foto: Neitmann 2017

Abschlussdiskussion und Beiträge des Publikums

3 Anwälte des Publikums haben schriftliche Fragen und Kommentare entgegengenommen. Sie geben einen kleinen Zwischenbericht und werden die Fragen und Anregungen dokumentieren.

In der Abschlußrunde diskutieren Frank Engelbrecht und die ReferentInnen mit VertreterInnen der Politik:
Martin Bill, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen Bürgerschaftsfraktion; Heike Sudmann, Sprecherin für Stadtentwicklung u. Verkehr in der Bürgerschaftsfraktion Die Linke; Detlef Ehlebracht, Sprecher für Stadtentwicklung u. Verkehr in der Bürgerschaftsfraktion der AfD und Roland Hoitz, CDU Bezirksfraktion Hamburg-Mitte.

In den Statements überrascht ein großer Konsens in der positiven Einschätzung der Beiträge. Besonders die Einfachheit wirkungsvoller Maßnahmen und der Mut, Projekte jenseits des Gewohnten zu starten, werden als wichtige Anregung empfunden.

Im Anschluß wurde noch lange bei Wein und Wasser diskutiert. Herzlichen Dank an die patriotische Gesellschaft, alle Mitwirkenden und die engagierten Gäste!

Fotos K. Nieser/ SLK